Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2014–2015 Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1593

Vragen van de leden **Aukje de Vries** en **De Boer** (beiden VVD) aan de Minister van Financiën en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht «NS wil af van winkelvastgoed»* (ingezonden 20 februari 2015).

Antwoord van de Ministers **Dijsselbloem** (Financiën) en **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 19 maart 2015).

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het artikel «NS wil af van winkelvastgoed»?[1] Wat vindt u van de inhoud van het bericht?

Antwoord 1
Ja. Wij staan positief tegenover de geschetste ontwikkelingen in het artikel. Zie bij vraag 2 een nadere toelichting.

Vraag 2
In hoeverre was de aandeelhouder op de hoogte van de in het artikel geschetste ontwikkelingen en plannen met betrekking tot vastgoed en activiteiten? Wat vindt de aandeelhouder van de geschetste ontwikkelingen en plannen? In hoeverre was de Staatssecretaris op de hoogte van de in het artikel geschetste ontwikkelingen en plannen met betrekking tot vastgoed en activiteiten? Wat vindt de Staatssecretaris van de geschetste ontwikkelingen en plannen?

Antwoord 2
De kop van het FD artikel waar naar wordt verwezen is inmiddels aangepast van «NS wil af van winkelvastgoed» naar «NS wil delen vastgoed afstoten». De eerste kop sloot niet aan bij de door NS geschetste ontwikkelingen in het artikel.
De aandeelhouder was ervan op de hoogte dat NS onderdelen van haar vastgoed afstoot en wil afstoten. De Staatssecretaris was in algemene zin op de hoogte dat NS nadenkt over de strategie voor stations(omgevingen) in de toekomst en dat NS er aan denkt om meer te focussen op de kernactiviteit, de reiziger. Het is met name aan de aandeelhouder om te beoordelen of de strategie van het gehele NS-concern in lijn is met de publieke belangen van het spoor.

[1] Financieele Dagblad van 13 februari 2015

ah-tk-20142015-1593
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

Wij staan positief tegenover de geschetste ontwikkelingen in het artikel omdat de geschetste plannen van NS in lijn zijn met de opgaven en ambities uit de Lange Termijn Spooragenda (LTSA 2). Bijvoorbeeld de opgave dat stations functionele en uitnodigende verblijfplaatsen moeten zijn. Wel vindt de aandeelhouder het van belang dat het uitbesteden of afstoten geleidelijk en daardoor zonder waardeverlies gebeurt. Bij vraag 3, 5 en 8 zullen wij hier uitgebreider op in gaan.

Vraag 3, 4 en 5
Welke deel van het vastgoed en welk deel van de activiteiten wil de NS afstoten? In welk tempo gaat dit gebeuren?
Wat betekent dat NS van de stations in Nederland economische broedplaatsen wil maken?
Wat wordt bedoeld als de NS zegt «minder zelf te willen doen», «meer aan de markt overlaten» en «regisseur willen blijven»?

Antwoord 3, 4 en 5
We hebben NS Stations gevraagd om de geschetste ontwikkelingen in het artikel verder toe te lichten. De afgelopen jaren is NS Stations zich steeds meer op het station en de directe stationsomgeving gaan richten, omdat zij het als haar rol ziet om stations en stationsgebieden te optimaliseren ter ondersteuning van het openbaar vervoer in Nederland. NS heeft vastgoed buiten stations(omgevingen) waarvan NS zich afvraagt hoezeer dit bijdraagt aan de strategische focus en het reizigersbelang. De ontwikkeling om niet-strategische onderdelen te verkopen is een aantal jaren geleden in gang gezet en wordt de komende jaren voortgezet. Zo worden bijvoorbeeld gronden buiten de stationsomgeving stap voor stap verkocht. Het tempo waarin dit gebeurt is afhankelijk van de marktsituatie. Op deze manier worden maximale opbrengsten gecreëerd.
Voor wat betreft de retailactiviteiten geldt dat het retailbedrijf van NS Stations zelf retail is gaan ontwikkelen om in te kunnen spelen op de wensen van de reiziger. Dit omdat er 10 jaar geleden geen marktpartij voor was. Hierin is de afgelopen jaren verandering gekomen. NS Stations laat dit nu steeds meer aan andere partijen over. Marktpartijen voeren op dit moment al 60% van de retailactiviteiten uit. Deze ontwikkeling wordt de komende jaren stap voor stap voortgezet.
ProRail en NS Stations willen een regiefunctie behouden omdat de reizigerstevredenheid bepaald wordt door de balans tussen transfer en commerciële functies en om de synergievoordelen tussen stations en het reisproduct te behouden. Voor een reiziger zijn een gemakkelijke en snelle overstap en keuzes in het aanbod van retail van belang. Dat betekent bijvoorbeeld kaartverkoopautomaten op logische plaatsen, snelle loopstromen richting de treinen en bussen, duidelijk bewegwijzering in het gehele station en verschillende retailformules met een divers aanbod.
NS Stations wil een gedeelte van de retail zelf blijven doen omdat dit voordelen kan opleveren voor de reiziger. Dit geldt bijvoorbeeld voor de kiosk op kleinere stations, waar meer dan de helft van de werkzaamheden van het personeel bestaat uit het beantwoorden van reizigersvragen. Ook zijn combinaties denkbaar van publieke en private functies die niet zonder meer uit te besteden zijn. Op bepaalde stations kunnen als gevolg van het kleinere aantal in- en uitstappers niet altijd commerciële functies gerealiseerd worden terwijl dit bijvoorbeeld in het kader van sociale veiligheid bijdraagt aan de reizigerstevredenheid. Daarom onderzoekt NS Stations naar combinaties tussen onder andere beheer, retail en verblijven. Zo worden op dit moment proeven gedaan met betrekking tot gastheerschap op kleinere stations.
In het artikel wordt genoemd dat NS van stations in Nederland economische broedplaatsen wil maken. Dit is vanuit de gedachte dat stations steeds meer een bestemming in de stad worden waar wonen, werken en recreëren mogelijk is. Daar komt bij dat de steden groter worden en het economisch belang van deze steden toeneemt. Stations bevinden zich vaak in de stadskern en zijn onlosmakelijk met deze kern verbonden. Het stationsgebied als economische broedplaats dient gelezen te worden als een streven naar levendige en uitnodigende stationsgebieden die het leven van de reiziger gemakkelijker maken, die goede verbindingen met de stad vormen en de concurrentiekracht van de omgeving versterken. NS Stations wil daaraan

bijdragen met kennis en ervaring met het exploiteren van stations en met kennis over bouwen en ontwikkelen in stationsgebieden.

Vraag 6
Deelt u de mening dat de ontwikkeling van stationsknooppunten voor wat betreft de commerciële invulling en exploitatie heel goed aan de markt kan worden overgelaten? Zo ja, hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6
Ecorys heeft in het onderzoek naar de posities van partijen op stations het model «Commercieel stationsbedrijf» onderzocht, waarbij de rol van NS Stations volledig door een private partij wordt overgenomen. In het onderzoek is ook een variant op dit model meegenomen waarbij het eigendom in handen blijft van NS maar alle commerciële rechten worden over gedragen aan een commerciële partij.
Voor beide modellen constateert Ecorys dat een commerciële exploitant sterker zal inzetten op de benutting van de commerciële mogelijkheden en hiermee de LTSA-doelen deels onder druk komen te staan. Met name op kleine, minder drukke stations kan het aanbod van onrendabele activiteiten (wachtruimtes, toiletten, de kiosk op kleinere stations) verschralen. Voor het bereiken van publieke belangen biedt het voordelen om de stations in eigendom van NS en ProRail te houden.
Wij herkennen de potentiële nadelen die Ecorys schetst en hebben daarom niet voor dit model gekozen. NS Stations en ProRail moeten er voor zorgen dat het belang van de reiziger gediend blijft. NS Stations hoeft hiervoor niet alles zelf te doen. Wij vinden het een goede ontwikkeling dat NS Stations meer een regierol gaat spelen op het station.

Vraag 7
Klopt het dat NS als staatsbedrijf na McDonald's en Van der Valk (qua omzet) het grootste horecabedrijf van Nederland is?

Antwoord 7
Wij hebben geen inzicht in de omzetcijfers van Van der Valk, Mc Donalds en andere Nederlandse horecabedrijven en kunnen niet beoordelen of dit klopt.

Vraag 8
Deelt u de mening dat NS zich moet concentreren op het rijden van treinen in plaats van broodjes smeren en hamburgers bakken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
De ambitie om de deur-tot-deur reis te verbeteren heeft een belangrijke plaats in de LTSA gekregen omdat de aantrekkelijkheid van het vervoer niet alleen afhankelijk is van de treinreis. Stations bepalen voor 25% de tevredenheid van reizigers over de deur-tot-deur reis. Stations moeten daarom toegankelijke, comfortabele en veilige knooppunten zijn. Wij zijn dus van mening dat NS zich ook op de stations moet concentreren. Dit kan echter ook vanuit een regierol. NS hoeft niet bij alle activiteiten op stations zelf exploitant te zijn en kan marktpartijen meer de ruimte geven.

Vraag 9
Hoe is het bericht in het Financieele Dagblad te rijmen met de inhoud van de brief van 21 januari 2015 van de Staatssecretaris aan de Tweede Kamer over de positie van partijen op stations?[2]

Antwoord 9
Onze inzet blijft om nu niet over te gaan tot een wijziging van de positie van partijen op stations. De nadere uitleg hiervan staat in de brief van 21 januari 2015.

[2] Kamerstuk 33 965, nr. 9.

Vraag 10
Welke gevolgen hebben de plannen voor de NS vanuit de rol als aandeelhouder en vanuit de concessiehouder bekeken? Graag een toelichting, met name ook op de punten die genoemd worden in de brief van 21 januari 2015, zoals de financiële gevolgen, de financieringskosten, rendement, etc., maar ook de opbrengsten van het af te stoten vastgoed en onderdelen.

Antwoord 10
Vanuit de rol als aandeelhouder leidt uitbesteden of afstoten van niet-strategische activiteiten er toe dat NS uiteindelijk minder kapitaalintensief zal worden. Omdat dit stap voor stap gebeurt zal dit geleidelijk zichtbaar worden op de balans van NS.
Vanuit de rol als concessieverlener van NS heeft het uitbesteden of afstoten van niet-strategische activiteiten geen gevolgen. De vervoerconcessie regelt niet het eigendom en de rechten op stations maar stelt wel kwaliteitseisen aan stations, bijvoorbeeld voor de reinheid van stations en sociale veiligheid. NS blijft verantwoordelijk voor het behalen van deze kwaliteitseisen.

Vraag 11
Bent u bereid deze vragen te beantwoorden vóór het Algemeen overleg Staatsdeelnemingen dat is gepland op op 19 maart 2015?

Antwoord 11
Ja.